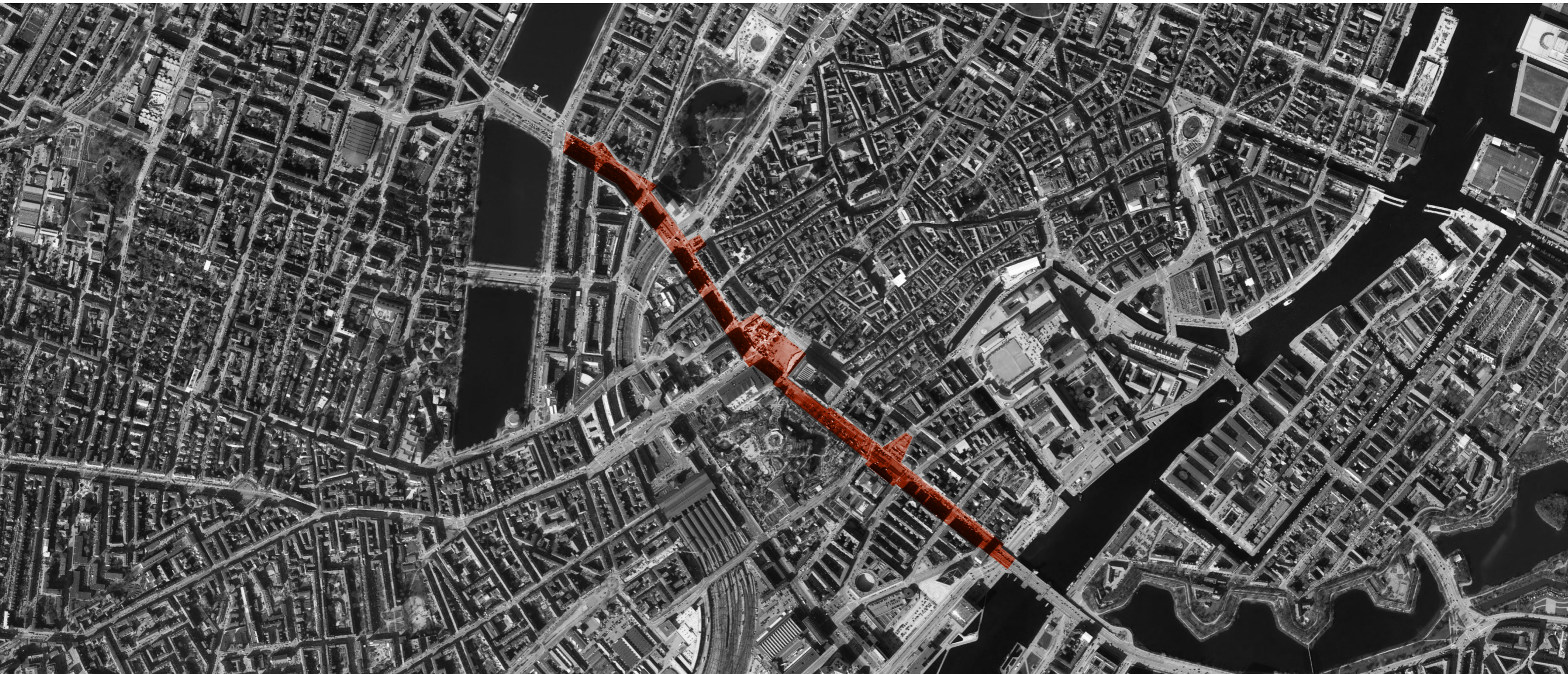


OPTIMERINGSPLAN CYKELBY 2025



H.C. ANDERSENS BOULEVARD-KORRIDOREN
AUGUST 2015

HØRT I KORRIDOREN



“Her er meget trafik og larm, men der er også nogle smukke bygninger, som jeg nyder at køre forbi. Det er jo bare en stor vej, hvor der skal afvikles en masse trafik”.

Kvindelig cyklist

”Cykelstien burde udvides og der skulle laves et værn mellem biler og cyklister”

Kvindelig cyklist

“Det er svært at komme igennem i myldretid. Morgen og eftermiddag er det helt håbløst. Her er mange mennesker og er virkelig fyldt op”

Mandlig cyklist

“Krydsene er utrygge pga. de mange mennesker. Her må der tages ekstra hensyn. Her er utrygt, fordi her ikke er plads nok. Folk giver ikke tegn og her er kaotisk”

Mandlig cyklist

“Det er en meget levende gade. Trafikken giver puls – det hører til i en by. Vi er i en hovedstad med meget trafik, men det fungerer!”

Mandlig fodgænger

SET I KORRIDOREN



KOBLINGEN TIL HAVNEN

H.C. Andersens Boulevard er et gaderum i stor skala og møder Langebro og havneløbet med et bredt og åbent vejprofil.



KLASSISKE KØBENHAVNERVARTEGN

På strækningen møder man flere af Københavns historiske og markante bygninger, såsom Glyptoteket og Københavns Rådhus, der er et af Københavns vigtigste orienteringspunkter.



MØDET MED BYENS GRØNNE RUM

Jarmers Plads formidler adgangen fra H.C. Andersens Boulevard til Nørre Voldgade-linjen, Ørstedsparken, Israels Plads mv.



INDGANGEN TIL NANSENSGADEKVARTERET

Torvedannelse ved indgangen til Nansensgadekvarteret. Skalaen er i forhold til den øvrige strækning her mindre og har en lokal karakter.



TRAFIK

Københavns mest befærdede gade med trængsel og hektisk aktivitet.

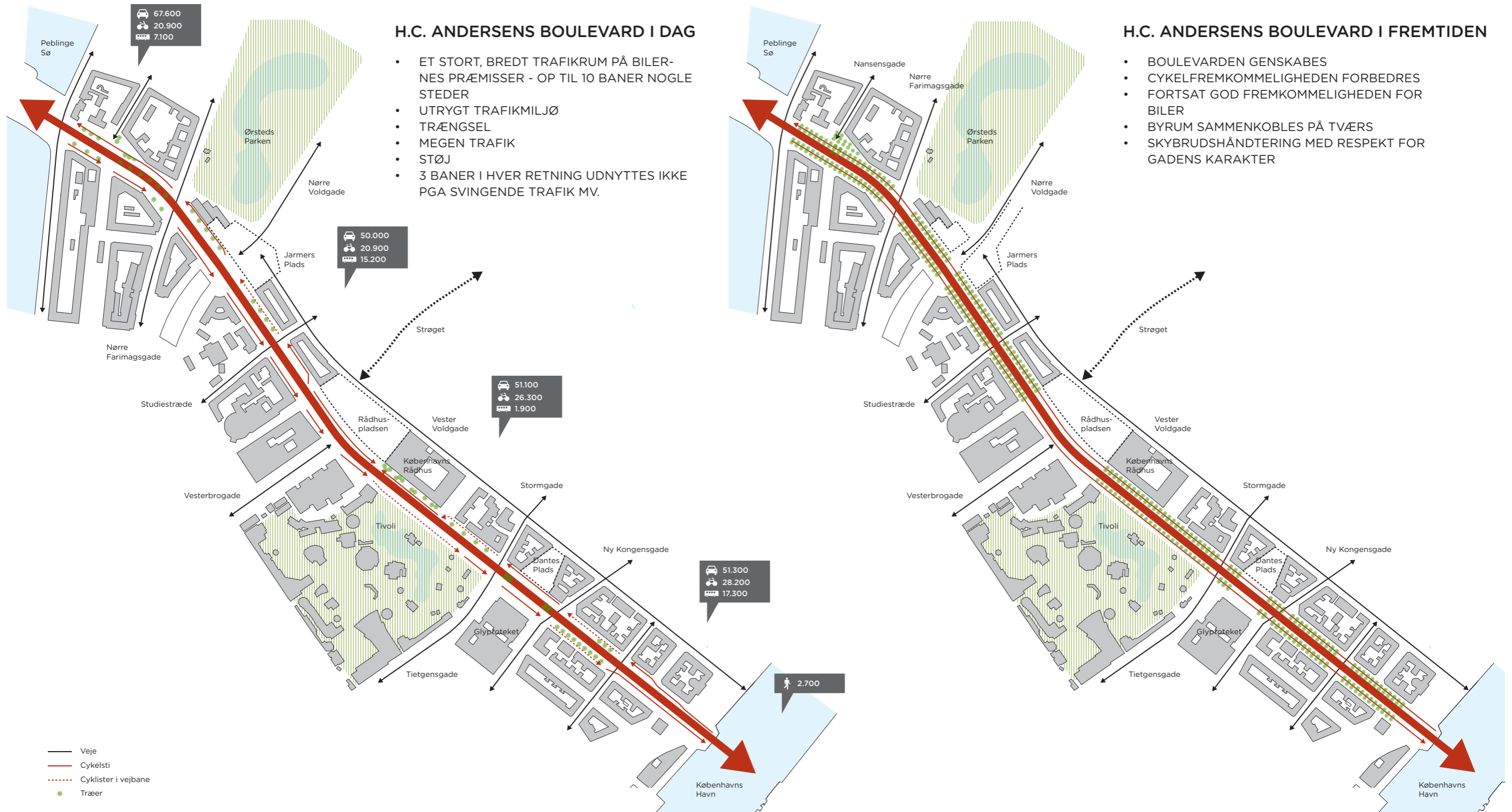
FRA REGISTRERING TIL STRATEGI

H.C. ANDERSENS BOULEVARD I DAG

- ET STORT, BREDT TRAFIKRUM PÅ BILERNES PRÆMISSER - OP TIL 10 BANER NOGLE STEDER
- UTRYGT TRAFIKMILJØ
- TRÆNGSEL
- MEGEN TRAFIK
- STØJ
- 3 BANER I HVER RETNING UDNYTTES IKKE PGA SVINGENDE TRAFIK MV.

H.C. ANDERSENS BOULEVARD I FREMTIDEN

- BOULEVARDEN GENSKABES
- CYKELFREMKOMMELIGHEDEN FORBEDRES
- FORTSAT GOD FREMKOMMELIGHEDEN FOR BILER
- BYRUM SAMMENKOBLES PÅ TVÆRS
- SKYBRUDSHÅNDTERING MED RESPEKT FOR GADENS KARAKTER



BEDRE SAMMENHÆNG

- GENSKABE BOULEVARDEN SOM GRØN PROMENADE, DER BINDER BYEN SAMMEN
- REDUCERE BARRIEREEFFEKTEN

ÆNDR ET TRAFIKAL PRIORITERING

- HØJ KVALITET FOR CYKLISTER OG FODGÆNGERE
- MINDRE PLADS TIL BILTRAFIK OG -PARKERING
- MERE STYR PÅ TRAFIKKEN

STØRRE TRYGHED

- GENNEMGÅENDE, BREDE CYKELSTIER
- BREDE FORTOVE SKABER PROMENADE
- BUFFERZONE MELLE M BILISTER OG CYKLISTER

LØSNINGSPRINCIPPER



TRAFIK

- Fokus på fremkommelighed for biler, busser og cykler
- Brede, gennemgående cykelstier afskærmet fra biltrafikken
- 2 vognbaner i hver retning med styr på trafikafviklingen
- Busparkering, vareindlevering mv., hvor der er behov



BYRUM

- Trærækker, som kan skabe sammenhæng, ro og boulevardstemning
- Bedre sammenhæng mellem byrum på langs og på tværs
- Brede fortove kan skabe grobund for mere café-/handelsliv
- Skybrudssikring skal indarbejdes med respekt for gadens karakter (NB. Er ikke indarbejdet i forbindelse med optimeringsplanen)





H.C. ANDERSENS BOULEVARD

FRA NØRRE SØGADE TIL LANGE BRO

H.C. Andersens Boulevard set mod Rådhuspladsen.

H.C. ANDERSENS BOULEVARD FRA NØRRE SØGADE TIL LANGE BRO

I Kommuneplan 2011 er H.C. Andersens Boulevard kategoriseret som en regional vej. I "Københavns Kommunes administrationsgrundlag for trafikledelse 2014-2018" har korridoren delt prioritering mellem bil, bus og cykler.

H.C. Andersens Boulevard er én af Københavns vigtigste gader med nogle af byens mest markante bygninger og vigtigste byrum, men er samtidigt stærkt domineret af de store trafikmængder, og hvor det oprindelige boulevardpræg med sammenhængende træerækker i dag kun opleves få steder.

Gaden fremstår i dag som et stort 50 m bredt gaderum, der afvikler trafikken på bilisternes præmisser. Det betyder, at H.C. Andersens Boulevard opleves som en gade med stor trængsel, meget støj og med et utrygt trafikmiljø.

H.C. Andersens Boulevard bærer præg af at være udviklet til skiftende behov gennem tiden og der mangler en klar strategi for trafikken og hvordan strækningen kan blive det centrale byrum i København, som den bør være.



Som et nyt, identitets- og rumskabende element kan der plantes to dobbelte træerækker, der med deres volumen genskaber H.C. Andersens Boulevard som en grøn boulevard.



Genskabelse af boulevardpræget med brede fodgængerpromenader med høj komfort og med gode rammer for mere byliv.

BYRUM

Den oprindelige boulevardstemning på H.C. Andersens Boulevard kan genskabes ved etablering af to dobbelte træerækker som identitets- og rumskabende element. Dermed får boulevarden den rette karakter og vil fremstå som en af de mest prominente gader i København.

Ved at give mere plads til træer og til byliv skabes en bedre sammenhæng på strækningen og mellem byrummene på hver side af korridoren. På den måde samles byen omkring boulevarden, der ikke længere fremstår som den massive barriere, der er i dag.

Der bør også arbejdes på at skabe en bedre forbindelse til havnen og den nye bryghusbro gennem at styrke sammenhængen til Vester Voldgade, men også ved at nedbryde den fysiske barriere ved Langebros brofæste.

FREMKOMMELIGHED

Kørearealerne kan reduceres fra tre til to vognbaner i hver retning, hvilket vil påvirke biltrafikens kapacitet, men det vurderes at trafikafviklingen vil kunne fastholdes på sam-



Mellem de to dobbelte træerækker anlægges cykelstien. På denne måde skabes et skærmet rum for cyklisterne.



Der kan etableres parallelspor, der fleksibelt kan indrettes til af- og pålæsning, zoner for varelevering, afsætning, evt. turistbusparkering.

me niveau som i dag. Det skal undersøges nærmere, hvilket på dette niveau ikke har været muligt.

At det vurderes at være muligt at reducere vognbanerne skyldes bl.a., at kapaciteten i praksis allerede er reduceret pga. andre forhold, der påvirker brugen af de tre vognbaner. Fra Langebro ledes trafikken ind på H.C. Andersens Boulevard i kun to baner, ligesom det flere steder opleves, at højresvingende biler blokerer den højre bane, fordi de ikke kan komme ind i højresvingsbanen pga. for mange cykler.

Samtidig med, at antallet af vognbaner reduceres kan der etableres fremførte cykelstier, så højresvingsbanerne altid er åbne for biltrafik.

Cykelstierne foreslås etableret mellem de to træerækker, hvilket giver cyklisterne en særlig oplevelse samtidig med at der skabes en bufferzone imellem cyklisterne og biltrafikken. Mellem husene og den inderste træerække opnås et bredt areal, der giver plads til brede promenader med udeservering og an-



På H.C. Andersens Boulevard kan der etableres nye brede cykelstier, som sikrer bedre fremkommelighed for gaden mange cyklister.

dre lokale trafikale og byrumsmæssige hensyn, hvor det er nødvendigt.

Den nuværende parkering foreslås fjernet i projektet. Dermed forsvinder en mængde parkeringspladser i området, som dog har en relativ lav belægning om natten, ca. 60 %.

DEN FLEKSIBLE BOULEVARD

Omdannelsen af H.C. Andersens Boulevard til en klassisk Boulevard vil reducere de arealer, der kan bruges til trafikale formål. Trafikken vil kunne afvikles på mindre plads under forudsætning af, at afviklingen foregår smidigt uden unødige stop og gener undervejs. Dette vil til dels kunne løses gennem signaloptimeringer, men det er også vigtigt at de to tilbageværende baner i hver retning altid er frie.

Det foreslåede profil indeholder en bred midterrabat, der kan rumme de nødvendige venteringsbaner og fodgængerstøttepunkter, så profilet ikke skal ændres frem mod de signalregulerede kryds. Ligeledes vil højresvingsbaner kunne indarbejdes i bufferzonen mellem kørebane og cykelsti, hvor der på strækningerne plantes træer. Op mod kryd-

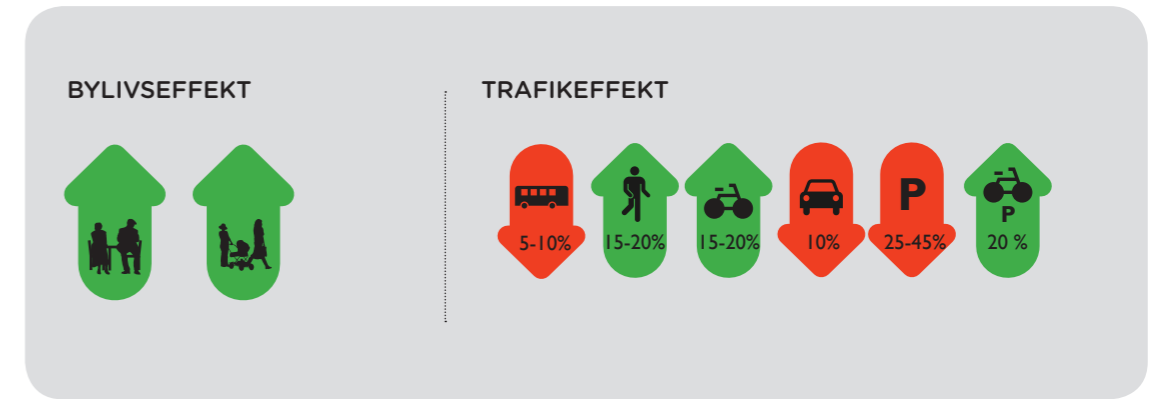
sene er det ikke ønskeligt at have træer, ligesom det trafikikkerhedsmæssigt er bedst at have de højresvingende biler så tæt på cykelstien som muligt.

Busdriften på H.C. Andersens Boulevard påvirkes også af det nye vejprofil, og på strækningen mellem Rådhuspladsen og Nørre Voldgade, hvor der er flest busser, vil der være plads til etablering af busbaner og gode brede perroner ved stoppestederne.

Denne fleksibilitet skyldes de meget brede fortovsarealer, der ikke alle steder behøver at blive udnyttet til fodgængerpromenader. Nogle steder vil det være nødvendigt at have andre funktioner som fx busparkering ved Tivoli eller en bane til varelevering, hvor dette ønskes. Eksisterende parkering til handicappede og ambassader vil også kunne bevares.

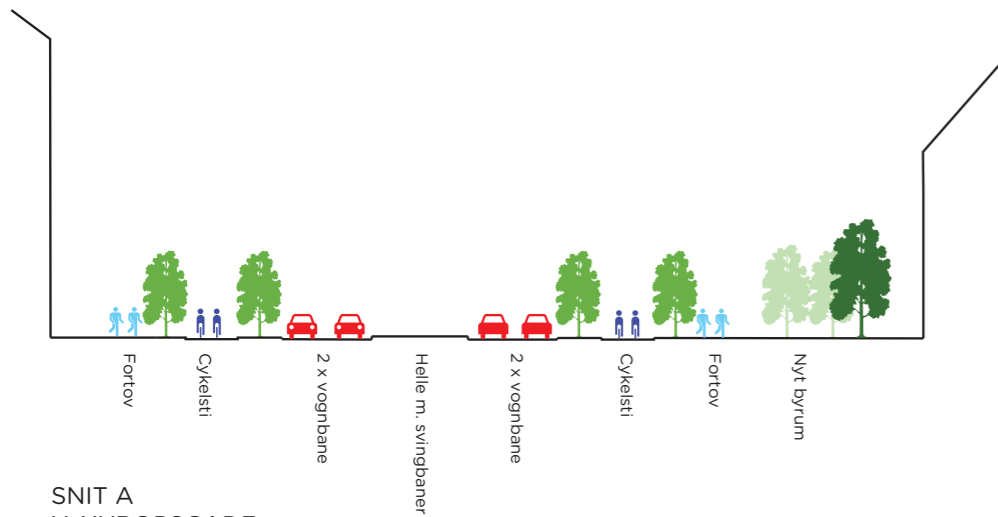
Eksempler på den fleksible udnyttelse er vist på s. 7.

SKØNNET PRIS: 100 MIO. KR.



"Det er svært at færdes, her er mange mennesker og klaustrofobisk. Byrummet er larmende. Det er en stor vej, og her er meget trafik. Her er ikke så pænt, men det hele fungerer."
 - Mand, cyklist

"Jeg er fra Holland, og min kæreste er fra Madrid. Det skranter på infrastruktur her. Der burde være mere grønt og flere træer her ved stien. Her mangler generelt cykelstier!"
 - Mand, cyklist

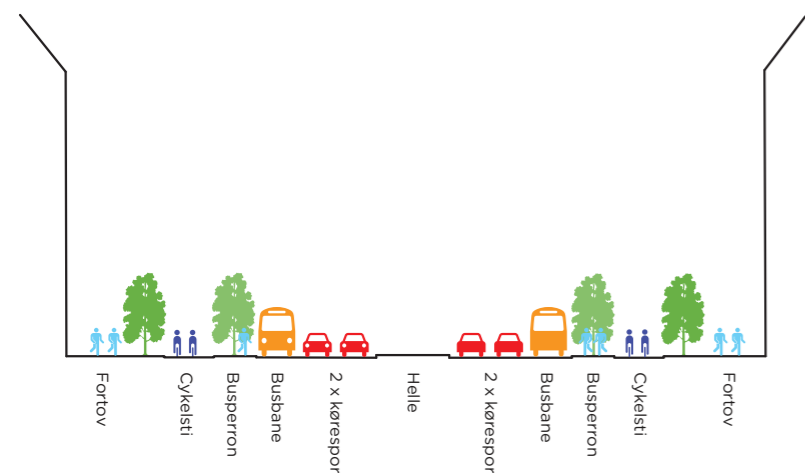


**SNIT A
V. NYROPSGADE**

Snittene viser forslag til H.C. Andersens Boulevards nye vejprofil med brede fortove/gangpromenade, 4 gennemgående trærækker, brede cykelstier og 4 vognbaner med midterhelle til henholdsvis krydsende fodgængere og venstresvingende biler. Profilet kan tilpasses til varelevering, busbaner, svingbaner mv.

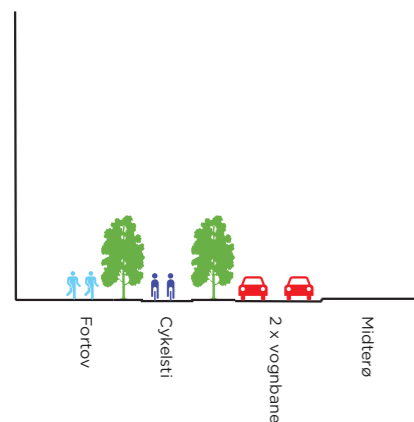


**SNIT B
V. JERNBANEGADE**

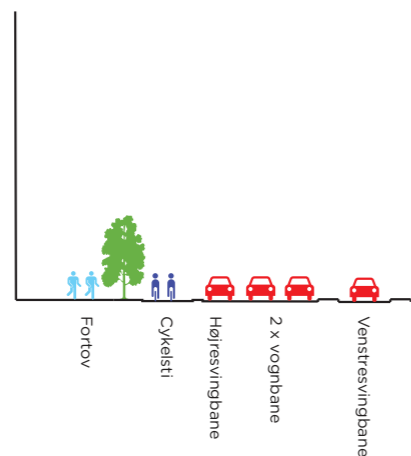


EKSEMPLER PÅ UDFORMNINGER AF SIDEAREALER

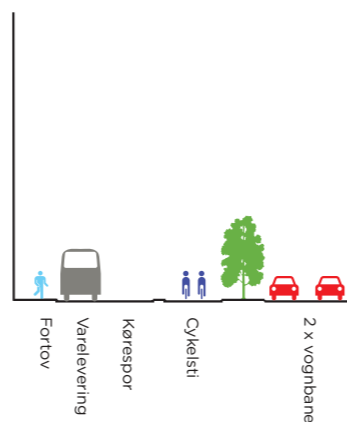
**PRINCIP A
DOBBELT TRÆRÆKKE**



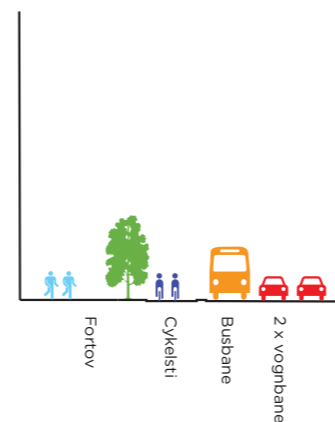
**PRINCIP B
SVINGBANER**



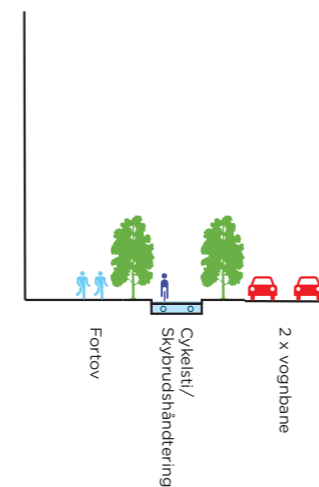
**PRINCIP C
VARELEVERING**



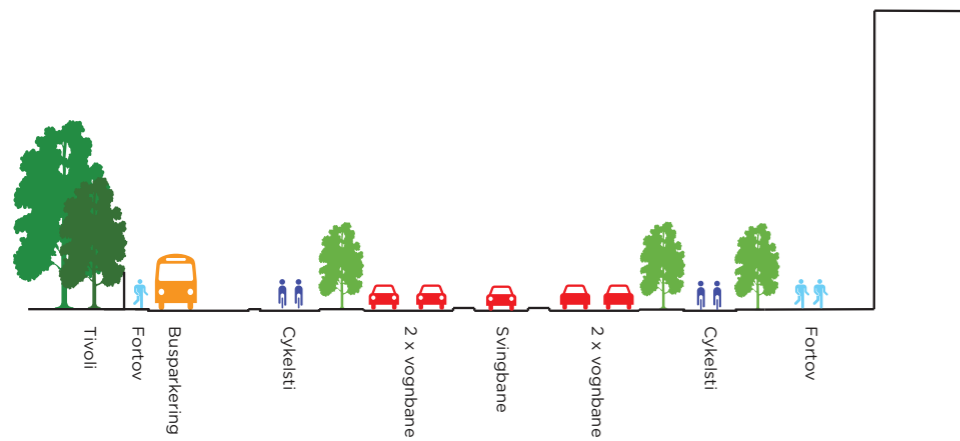
**PRINCIP D
BUSBANE**



**PRINCIP E
SKYBRUDSHÅNDBTERING**

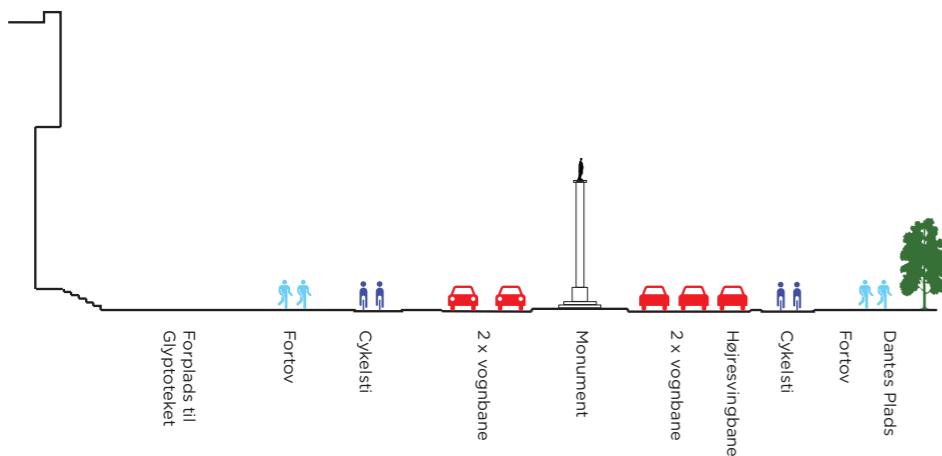
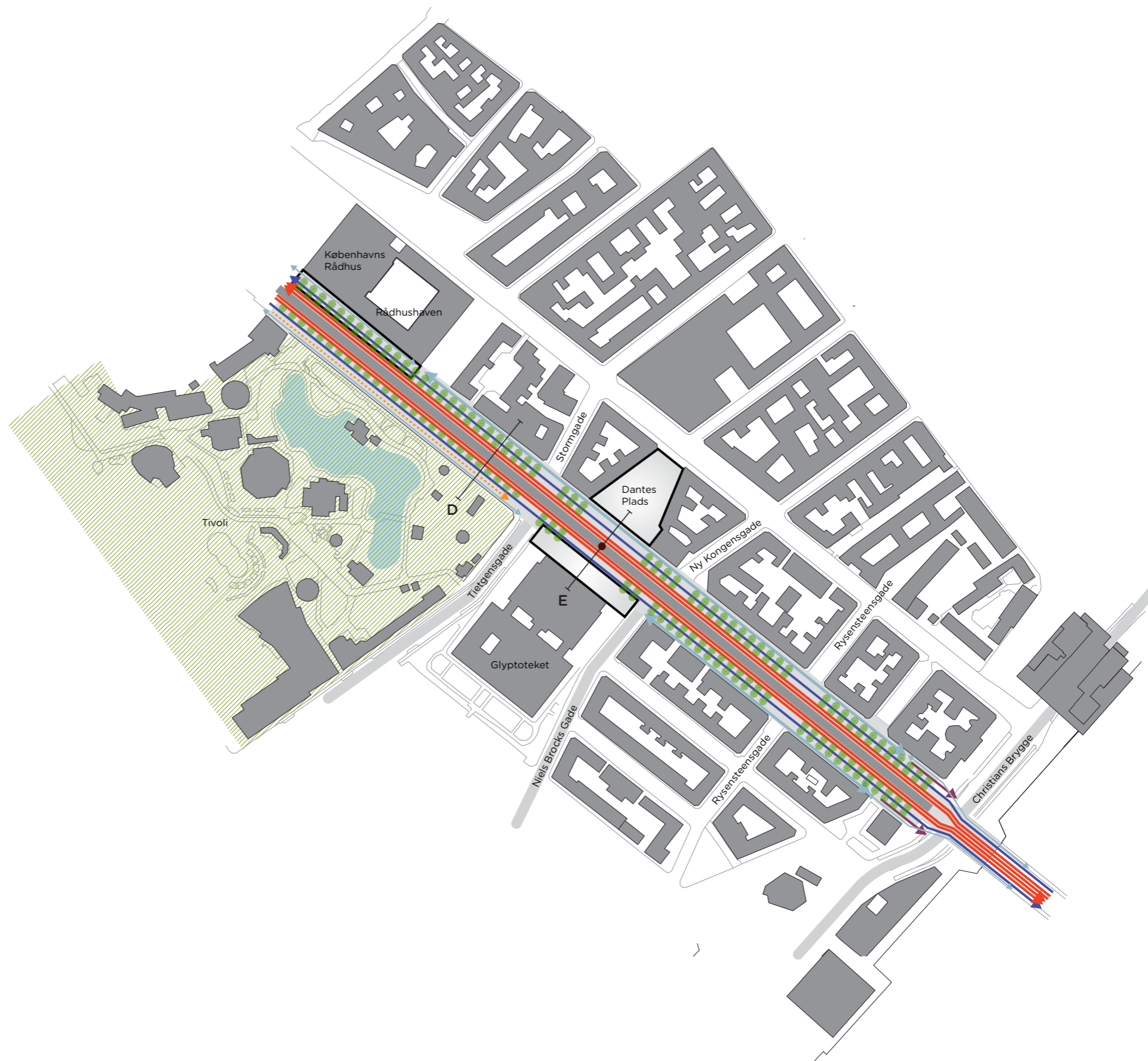


- OMBYGNING AF KRYDS
- OPGRADERING AF BYRUM
- EKSISTERENDE BYRUM
- CYKELSTI
- FORTOV
- KØREBANE
- MIDTERHELLE M. SVINGBANER
- BUSPARKERING
- HISTORISKE MONUMENTER/MINDE



**SNIT D
V. TIVOLI**

Langs Tivoli kan busparkeringsporet bevares til turistbusser, varelevering osv.



**SNIT E
V. DANTES PLADS**

Der plantes ikke træer foran Glyptoteket. På denne måde skabes et gennemgående rum på tværs af H.C. Andersens Boulevard, som visuelt sammenbinder Dantes Plads med Glyptoteket.



- OMBYGNING AF KRYDS
- OPGRADERING AF BYRUM
- EKSISTERENDE BYRUM
- CYKELSTI
- FORTOV
- KØREBANE
- MIDTERHELLE M. SVINGBANER
- BUSPARKERING
- FORBINDELSE TIL CHR. BRYGGE
- HISTORISKE MONUMENTER/MINDESMÆRKER